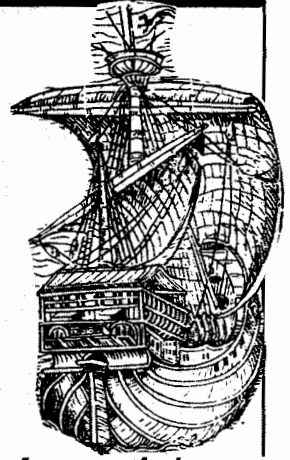


# التأثير البرتغالي على اقتصاد

إن قضية التأثير البرتغالي على الشرق لا تزال تبحث وتناقش ولا يزال المؤرخون والباحثون الغربيون والشرقيون ينقسمون حول مسألة التأثير الى مدرستين ، الاولى تمجد صنع البرتغاليين في اكتشاف رأس الرجاء الصالح وإقامة أمبراطورية برتغالية امتدت من الخليج العربي وشرقي افريقيا غربا الى بحر الصين شرقا واحتكارهم الفعال لتجارة اسيا الداخلية ، بينما الثانية تعتبر أن الانجاز الوحيد للبرتغاليين هو اكتشافهم لرأس الرجاء الصالح ، وأن البرتغاليين فشلوا في التأثير على الشرق كفسلهم في احتكار التجارة الآسيوية بشتى طرقها البحرية . في هذه الورقة نتطرق الى ابراز التأثير البرتغالي لا على المحيط الهندي بأكمله بل على الخليج العربي كجزء من أهم أجزائه ووحدة من أهم وحداته الاقتصادية ، ونثبت من خلالها أن التواجد البرتغالي في فترة القرن السادس عشر كان له تأثير كبير على اقتصاد منطقة الخليج العربي .

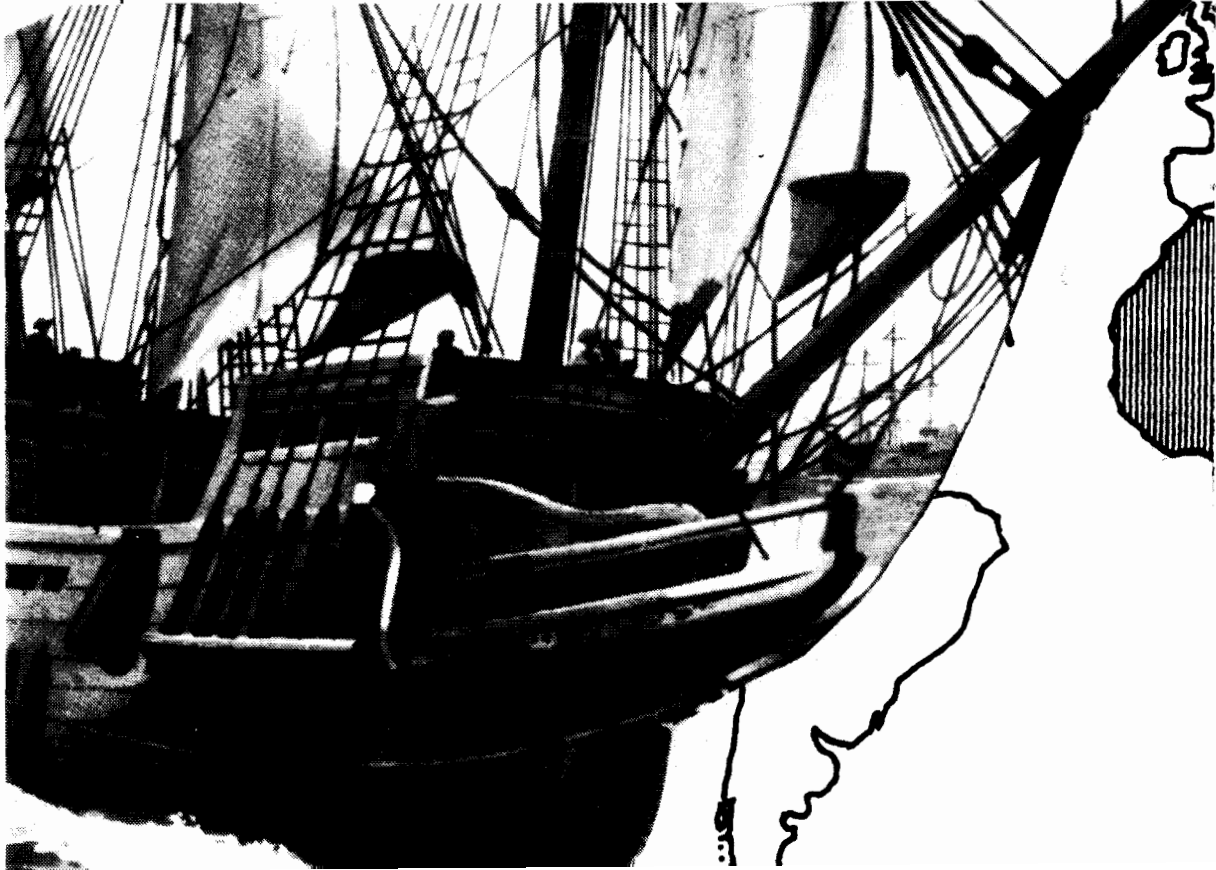


# منطقة الخليج العربي

## في القرن السادس عشر

الدكتور خالد الخليفة

ففشل البرتغاليين في احتكار تجارة التوابل بين الشرق والغرب واقامة امبراطورية بحرية في المحيط الهندي لا يعني أنهم فشلوا كذلك في احكام قبضتهم على الخليج ، فتوافر السلع الشرقية وخاصة التوابل في موانئ البحر المتوسط وعدم تأثر تجارة البندقية وحلب والاسكندرية لا يعني أن مياه الخليج العربي ساهمت في تدفق هذه السلع الى البحر المتوسط . أن الأدلة التي نستند عليها لإثبات أن الخليج أعفى من تجارة الشرق والغرب هي أن الطرق البرية القديمة استعادت أهميتها ، فعلى سبيل المثال فإن خط الهند - أفغانستان - إيران - سوريا استعاد أهميته بعد تعطل لقرون فمدن كقندهار نمت وازدهرت في القرن السادس عشر بعد أن كانت خراباً . ان جميع الاحصائيات التجارية المتوفرة لموانئ البحر المتوسط تثبت ان



مظاهر التجارة العربية في المحيط الهندي في مظهرين اثنين : الاول ، توسع الملاحة العربية والابحار مباشرة الى الصين ، والثاني بروز مراكز تجارية ذات صيت عالمي كسيراف والابله وبعدهما هرمز .

**أولا : توسع الملاحة العربية .**

إذا كان التاريخ القديم قد أوضح النشاط الملاحي العربي في شمال غرب المحيط الهندي ، فإن تاريخ الحقبة الاسلامية يثبت استخدام العرب لأطول الطرق البحرية في العالم في تلك الفترة . فالعرب هم أول من استخدم الطريق البحري الممتد من الخليج حتى كانتون في الصين ، والذي يعتبر أول طريق بحري استعمله الانسان بشكل منتظم قبل التوسع الاوروبي والكشوف الجغرافية . ففي الفترة من ( ١٣٢هـ - ٤١٦هـ ) نشطت العلاقات الدبلوماسية والتجارية بين الخلافة العباسية والامبراطورية الصينية ، وزاد من ذلك النشاط اهتمام الخلافة العباسية - كما تذكر المصادر الصينية بتكثيف السفارات العباسية الى الصين ، تلك السفارات التي حملت الهدايا الثمينة الى امبراطور الصين والتي كان من ضمنها ثلاثون جواذا عربيا . وبهذا استطاعت الدولة العباسية توثيق العلاقات مع الصين ، فاصبحت العلاقة شبه متواصلة بين الطرفين ، تربطهما روابط شبيهة بالمعاهدات التجارية التي تتضمن ما يشبه الامتيازات للتجار العرب . كما استطاعت الدولة العباسية حماية الطرق التجارية المؤدية الى الشرق الاقصى<sup>(١)</sup> . ومن هنا يتبين لنا ان التاريخ الملاحي للعرب في الفترة الاسلامية تميز باتساع الخطوط البحرية المؤدية الى الصين ،

تسرب السلع الشرقية عن طريق البحر الاحمر قد ساهم مباشرة في تزويد موانئ البحر المتوسط بالسلع الشرقية . فهذه الادلة وغيرها تثبت ان البرتغاليين لم يحكموا قبضتهم على منطقة بحر العرب ولكنهم استطاعوا أن يسيطروا سيطرة تامة على الملاحة والتجارة في الخليج العربي .

وفضلا عن ذلك فان القواد البرتغاليين في منطقة الخليج العربي اشتغلوا بالتجارة واحتكروا تجارة السلع المربحة كاللؤلؤ والخيول والتوابل ، كما فرض البرتغاليون نظام الرخص الملاحية ( Cartaz ) على السفن العربية ومنعوها من الإتجار في السلع المحتكرة وتعمدوا احراق هذه السفن اذا ما اكتشف أنها لا تحمل رخصاً ملاحية فدمروا بذلك حركة الملاحة والتجارة العربية في الخليج العربي ، تلك الحركة التي كان لها نشاط كبير في مختلف العصور التي مرت بها المنطقة .

لقد ساهم العرب منذ أقدم العصور مساهمة بارزة في رسم الخطوط التجارية في المحيط الهندي ، فالاكتشافات الاثرية من اختام ومواد اخرى تدل على ان الاتصال التجاري البحري بالهند كان معروفا في الالف الثالث قبل الميلاد . وان حركه الاتصال هذه كانت مستمرة عامره ، كما ان بعض المدن الاثرية في الخليج كدبلون ( البحرين ) وماجان ( عمان ) كانت من اشهر مراسى السفن في تلك الفترة . حيث كانت تقصدها السفن القادمة من العراق في طريقها الى الهند وبالعكس<sup>(١)</sup> وهي محملة بالمعادن والاختشاب والعطور وغيرها من السلع النفيسة<sup>(٢)</sup> .

وفي العصر الاسلامي تتجلى اهم

ولكن ذلك لم يحدث الا بعد ان استطاع العرب السيطرة على منطقة بحر العرب والسواحل الغربية للهند ، وتمرسوا بالملاحة البحرية في الجزء الادنى من المحيط للوطن العربي ، كما ساعدت الفتوحات الاسلامية ( ٩٢هـ - ٤١٦هـ ) - التي خلفت حكاما عربا في بلاد السند والهند - على نشاط الملاحة العربية في تلك المناطق ودعمت التجارة العربية فيها<sup>(٤)</sup> . هذا النمو المتزايد للملاحة العربية جعل البحرية العربية تبحث لها عن موانئ جديدة للتجارة فكانت النتيجة هي المغامرة والابحار الى بلاد الصين مباشرة . ومما تجدر الاشارة اليه هنا قبل الانتقال الى المظهر الثاني ان نميز بين النشاط الملاحي لعرب الخليج ونشاط عرب البحر الاحمر لنتبين اهمية الخليج العربي التجارية في الفترة الاسلامية .

لقد كانت منطقة الخليج العربي وعلى رأسها العراق منطقة مضطربة منذ أواخر عصر الراشدين وحتى نهاية العصر الاموي بسبب قيام الحركات والثورات المناهضة للامويين في جميع اقاليم الخليج العربي ، ففي العراق اندلعت حركات موالية للعلويين واخرى موالية للخوارج وثالثة زبيرية ورابعة اقليمية عراقية ، وفي البحرين ( الساحل الشرقي لشبه الجزيرة العربية ) نشطت حركة الخوارج وسرعان ما دب الشقاق بين صفوف خوارج البحرين مما زاد الاوضاع سوءا ، وفي عمان بدأت الدعوة الاباضية في النمو ، وفي الاحواز انتشرت حركات الخوارج وحركات قبلية أخرى ، هذه الحركات والثورات التي كانت تنتشر حول مياة الخليج جعلت الدولة الاموية تنظر الى الخليج كمنطقة معادية للسلطة

المركزية مما جعلها تنتهج حيالها سياسة الردع والتي منها حصر السلطة في الخليج في يد والى البصرة الذي بدوره عين ولاة أشداء ومخلصين للدولة الاموية ، فبدت شدة الولاة وقسوتهم على اقاليم الخليج من أهم مظاهر تاريخ هذه المنطقة في العصر الاموي ، كما ان الدولة الاموية انتهجت سياسة الفتوح الاسلامية في الشرق لتشغل سكان المنطقة بهذه الفتوح ، وبهذا استطاعت الدولة الاموية إضافة بدء الفتوح الاسلامية في الهند لرصيدها<sup>(٥)</sup> . ورغم ان هذه الفتوح أفادت التجارة والملاحة العربية فيما بعد الا أن الخليج العربي آنذاك عاش جوا من التوتر بسبب الحملات العسكرية والحروب العربية الهندية ، لذا انتقل مركز الصدارة والنشاط البحري في شمال غرب المحيط الهندي الى عرب البحر الاحمر ، فأستعادت موانئ البحر الاحمر خاصة عدن وجدة ازدهارها بعد ركود تجاري لفترة طويلة<sup>(٦)</sup> .

أما العباسيون فقد اختلفت رؤيتهم للخليج العربي تماما عن منهج الامويين . وكما ذكرنا سابقا فان العصر العباسي تميز بتنشيط البحرية العربية في المحيط وخاصة العلاقات التجارية مع الصين . ومن اهم العوامل التي ساعدت العباسيين على تبني الرؤية الجديدة انتقال مركز السلطة ( العاصمة ) الى العراق ، ولم يحدث ذلك صدفة ، وانما تتبين الحقيقة من قول المنصور عن اختياره لبغداد عاصمة لدولته « هذه دجلة ، ليس بيننا وبين الصين شيء »<sup>(٧)</sup> . وفي الفترة الممتدة بين سقوط الدولة العباسية ( بداية القرن الخامس الهجري / الحادي عشر الميلادي )

السيرافيين يقطعون بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة ، ويقرر ، بأن أكثر ملاحي المحيط الهندي من سيراف وعمان .<sup>(٩)</sup> كما أسس جماعة من سيراف أكثر من مركز تجاري على الشاطئ الشرقي لأفريقيا من بينها مقديشو وبرادة وكوة .<sup>(١٠)</sup> ومما يعزز ذلك أن طبيعة سيراف قاحلة جرداء وخير وصف لذلك نجده عند الحموي الذي يذكر انه ليس بها سوى الابنية ، ولا يوجد فيها مأكل ولا مشروب ، الا ما يحمل اليها من البلدان ؟ وليس بها زرع ولا ضرع ..<sup>(١١)</sup> .

أما هرمز فظروفها مشابهة لسيراف . أنشئت مع بداية القرن الرابع عشر وفي خلال فترة وجيزة أصبحت مركزا تجاريا عالميا وحلقة اتصال تجاري بين الشرق والغرب وملتقى السلع الشرقية بالأوروبية<sup>(١٢)</sup> ان وصف الرحالة الاوربيين لهرمز والذي يعتبره بعض المؤرخين مبالغاً فيه يبرز لنا عظمة هرمز ومكانتها التجارية قبيل وصول البرتغاليين الى المنطقة ، فيذكر فارثيما (Varthema) الذي زارها في عام ١٥٠٣ م . انها جد جميلة .. وتكثر بها الابنية .. وفي بعض الاحيان يرسو في مينائها أكثر من ثلاثمائة سفينة ذات اشكال مختلفة قادمة اليها من مختلف بلاد العالم ، ويقام بها وبصفة دائمة حوالي أربعمئة تاجر ووكيل من جنسيات مختلفة يتاجرون في السلع المختلفة كالحرير واللؤلؤ والأحجار الكريمة والتوابل ..<sup>(١٣)</sup> وهناك الكثير من الرحالة الاوربيين الذين اسهبوا في وصف جمال هرمز وأبنيتها المتميزة وثراء أهلها الفاحش ومستوى معيشتهم المتقدم<sup>(١٤)</sup> .

ووصول البرتغاليين إلى منطقة الخليج مع بداية القرن السادس عشر ، وبرغم الازمات السياسية التي واجهتها منطقة الخليج - شهدت المنطقة ظهور مراكز تجارية هامة كقيس وهرمز التي لعبت دورا هاما في التجارة بين الشرق والغرب .

## ثانيا : المراكز التجارية في الخليج :

في الفترة الممتدة من بداية ضعف الدولة العباسية ثم سقوطها حتى وصول البرتغاليين شهدت منطقة الخليج العربي ظهور مراكز تجارية ذات صيت عالمي ، منها سيراف ثم قيس ، والابلة ثم البصرة ، وهرمز وعمان والبحرين وغيرها ، على ان المقارنة بين هذه الموانئ في الاحوال الطبيعية توضح لنا حقائق رئيسية عن التركيب الاقتصادي لمنطقة الخليج العربي ، فهذه المراكز يمكن ان تقسم الى مجموعتين اقتصاديتين ، الاولى مجموعة سيراف وهرمز والتي تعتبر ظاهرة غير طبيعية لعدم توافر اساسيات الاحوال الطبيعية - الاقتصادية فيها . اما الثانية فهي ظاهرة طبيعية لتوافر العوامل الاساسية فيها كالثروات الطبيعية ووقوعها كمنافذ لطرق تجارية هامة مما جعلها تتصف بأنها موانئ ، والبصرة وعمان والبحرين تعتبر افضل الامثلة لذلك .

كانت سيراف هي المركز التجاري الرئيسي في منطقة الخليج في الفترة العباسية الثانية ، ويصفها المؤرخون العرب بأنها من أهم مدن العالم التجارية ومعبر التجارة العباسية مع الهند والصين وشرق أفريقيا<sup>(٨)</sup> ويبدو ان السيرافيين كانوا أهم عنصر في نجاح وشهرة سيراف ، فيذكر المسعودي ان

ولعل المثل الايطالى السائر اذا كان العالم خاتما فإن هرمز جوهرته <sup>(١٥)</sup> أكبر دليل على مكانة هرمز التجارية في العالم آنذاك . ولكن ما يدعو للغرابة هو أن هرمز ، كسيراف ، جزيرة جرداء خالية من الزراعة وأرضها ملحية سبخة وتندر بها المياه ، ويصف احد الكراملة مناخها قائلا ان حرارتها ممزوجة برطوبة عالية ، وتخلو لياليها من نسمة ريح ، مما يجعل مناخها أشد ما يمكن تحمله في بقاع العالم <sup>(١٦)</sup> ومما لاشك فيه إن هرمز لم تنتج شيئا يذكر في التبادل التجارى حالها حال سيراف ، وإن معظم الرحالة الأوربيين يجزمون أن موقعها هو سر ازدهارها . الا أن الفرق بين سيراف وهرمز هو أن تجار وبحارة سيراف كانوا أكثر نشاطا في العلاقات الخارجية من أهالي هرمز ، فبينما توسع السيرافيون في بحر العرب والمحيط ركز الهرامزة نشاطهم على مياه الخليج العربى . ولكن عنصر الفرد لم يخل من هرمز فقد نشأت على ايدي تجار هاجروا اليها من مراكزهم التجارية على الساحل الشرقي للخليج بسبب غارات التتار ثم اعتداءات بدو فارس ، واستطاعوا في فترة وجيزة انشاء هذا الميناء العظيم على الجزيرة المقابلة للساحل <sup>(١٧)</sup> .

اما المجموعة الثانية من هذه المراكز فتختلف عن مجموعة سيراف وهرمز في كونها تتمتع بظروف طبيعية أفضل ، فعلى سبيل المثال تتمتع البصرة بانتاج زراعي وفير وبخاصة التمور التي تعتبر اهم المنتجات ، ولكن اهم ما يميز البصرة هو موقعها الاستراتيجى فهي تقع في آخر المطاف لسفن المحيط الهندى التى تفرغ بضائعها لتتنقل عبر الصحراء الى البحر المتوسط ، لذا تميزت البصرة بكونها

ميناء الى جانب كونها مركزا تجاريا او سوقا لتبادل السلع كهرمز وسيراف . بل وربما كان البصريون يمارسون التجارة ، في سيراف وهرمز حيث ينقلون السلع الشرقية الى بغداد وحلب . أما البحرين فقد كانت ميزتها تكمن في لؤلؤها الناصع البياض ، ثم تحولت هذه الجزر الى مركز توزيع للبضائع في المنطقة الشرقية من شبه الجزيرة العربية ، أما عمان فقد كان لها دور مزدوج فهي تتميز بموقعها على مدخل الخليج حيث يلتقي بحر العرب ومياه الخليج . كما انها تتمتع بالطبيعة الخصبة وعلاوة على ذلك فإن العمانيين يعتبرون بحارة المحيط الهندى (كما يسميهم السعودى) ولهذا تحولت عمان الى سوق رائجة . أن هذه الظروف والاحوال الطبيعية التي تميزت بها هذه الموانئ جعلتها تحافظ على استمرار دورها عبر العصور على عكس سيراف وهرمز . فالبصرة وعمان والبحرين قامت بهذا الدور في فترة العصور القديمة والإسلامية وقبل وأثناء الوجود البرتغالي وبعده حتى القرن التاسع عشر ، إلا أنها لم تحصل على شهرة هرمز العالمية التي تحدث عنها أهل البندقية .

من خلال عرضنا للمراكز التجارية في الخليج وبخاصة هرمز وسيراف يمكننا إستنتاج ما يلي ، أولا : للعنصر البشرى دور هام في أهمية الخليج الاستراتيجية ، فمن خلال النشاط الملاحي للسكان استطاعت المنطقة أن تجذب الخط التجارى بين الشرق والغرب كما خرج السيرافيون والعمانيون الى المحيط وانشأوا كيانات سياسية . في شرقي أفريقيا ودعموا تجارتهم في الهند وجنوب شرق آسيا ، واستطاع الهرامزة أن يصنعوا من جزيرة قاحلة أجمل وأنشط



بسبب الثورات ضد الدولة العباسية واضطربت الخطوط التجارية فتارة تنشط منطقة الخليج العربي وتارة أخرى يسيطر البحر الأحمر على هذه الخطوط وفي أحيان أخرى تنشط الطرق التجارية البرية . ومن الناحية السياسية نجد أنه بالرغم من ضعف مركز العباسيين ثم سقوط دولتهم ، فقد نشأت كيانات سياسية كالقرامطة والمماليك والصفويين فيما بعد ، واستطاعت هذه الكيانات الصمود ضد الكثير من الاعتداءات الخارجية كما استطاعت ان تغير تنظيم التجارة والحياة الاقتصادية . لكنها في ميدان العلوم والتطور التقني شهدت في هذه الفترة جموداً واضحاً بالمقارنة مع عصر الدولة الاموية والعباسية الأولى . ومع ذلك فإن المنطقة العربية ظلت محافظة على ثرائها ومكانتها بين الشرق والغرب .

اما بالنسبة للبرتغاليين فيصعب تحديد قوتهم العسكرية في مواجهة القوى الاخرى سواء أكان ذلك في المحيط الهندي أم في البحر المتوسط ، فقد هزم البرتغاليون هزائماً نكراء في معارك مختلفة طوال فترة القرنين الخامس عشر والسادس عشر <sup>(١٨)</sup> ومن أهم الهزائم التي لحقت بهم في البحر المتوسط هزيمتهم في المغرب العربي في موقعة طنجة في عام ١٤٣٧م <sup>(١٩)</sup> وهزائمهم أمام العثمانيين في عدة مواقع في المحيط الهندي والخليج العربي <sup>(٢٠)</sup> . ومع كل ذلك وأصل البرتغاليون سيطرتهم على الشرق - وان لم تكن سيطرة كاملة على المحيط الهندي - مما جعل كثيراً من الباحثين يعزّون الانتصارات البرتغالية الى تفكك القوى السياسية في آسيا . أما من الناحية الاقتصادية فلم يصل

المدن التجارية في العالم آنذاك . هذا ولا يمكننا إغفال تأثير الظروف السياسية المساعدة لذلك . ثانياً : ان اقتصاد المنطقة وازدهارها اعتمد اعتماداً أساسياً على التجارة . واذا كانت صادرات المنطقة لم تعادل كفة وارداتها في الميزان التجاري - فاللؤلؤ والتمور والحريز الإيراني وبعض المصنوعات الخفيفة لم تعادل قائمة السلع القادمة من الهند والصين وجنوب شرقي آسيا وشرقي أفريقيا - فإن عرب الخليج استطاعوا من خلال نشاطهم التجاري الخارجي أن يأتوا بالمعادن النفيسة وخاصة الذهب من شرقي أفريقيا ، ولا شك أن الدور الأهم هو ما قام به تجار البحر المتوسط لتغطية الفرق في الميزان التجاري عن طريق شرائهم للسلع الشرقية في موانئ الخليج .

## نشاط البرتغاليين في الخليج العربي

إن الفترة التي وصل فيها البرتغاليون الى الشرق - نهاية القرن الخامس عشر وبداية القرن السادس عشر - تعتبر من اخرج الفترات للباحثين والمتخصصين في العلاقات بين الغرب والشرق (وبخاصة المحيط الهندي) . فبينما كانت دول وممالك الشرق تعاني من الركود العام في اوضاعها السياسية والاقتصادية والتقنية كانت الدول الاوربية في تطور سريع على الرغم من أن أنظمتها كانت لا تزال متخلفة نسبياً عن الدول الشرقية . فعلى سبيل المثال تأثرت دول في المنطقة العربية تأثراً كبيراً في النواحي الاقتصادية والسياسية والتقنية منذ ضعف الدولة العباسية حتى مجيء البرتغاليين ، فتأثرت تجارة المنطقة

البرتغاليون إلى المحيط الهندي دون عناء أو خبرة ، بل لقد ظلوا طوال فترة القرن الخامس عشر يتمرسون على إنشاء المستعمرات وإدارتها .

في عام ١٤٤٨ أنشأ البرتغاليون قلعة وحامية في جزيرة ارقوبيم بالقرب من السنغال ومن هذه الجزيرة أخذوا يمارسون تجارة الرقيق والذهب حتى أصبحت البرتغال مركزا رئيسا لتجارة الرق في البحر المتوسط<sup>(٢١)</sup> . ويبدو ان البرتغاليين ظلوا طوال النصف الثاني من القرن الخامس عشر منهمكين في بناء القلاع على الساحل الغربي لأفريقيا وفي تنظيم التجارة هناك وخاصة المتعلقة باستيراد الذهب الذي راحوا يتوغلون في البحث عنه جنوبا .<sup>(٢٢)</sup>

وعندما وصل البرتغاليون إلى المحيط الهندي سارعوا إلى تطبيق خبرتهم وإدارتهم المكتسبة في سواحل غرب أفريقيا ، فبناء القلاع والحاميات والاعتماد على القوة البحرية دون التوغل إلى الداخل واحتكار التجارة والروح الصليبية كل هذا اكتسبه البرتغاليون وطبقوه طوال فترة القرن الخامس عشر في غرب أفريقيا ولكن الفرق بين الساحل الغربي لأفريقيا والمحيط الهندي هو أن المحيط بحر واسع تميز بتمرس تجاري وملاحى أكثر تعقيدا ، كما أن المنافسين في المحيط سواء من الناحية التجارية أو العسكرية أقوى بكثير من الوضع شبه البدائي في غربي أفريقيا ، ومما لاشك فيه أن أهم ما تميز به الاستعمار البرتغالي هو سياسة السعي لإحتكار التجارة الأوروبية الآسيوية (Euro-Asian Trade) التي تطورت لتشمل السيطرة على تجارة اسيا الداخلية ( بين مختلف الموانئ والبلدان الآسيوية -

Country Trade ) والنزعة الصليبية التي جثمت بثقلها على المسلمين في سياسة البرتغاليين .

ولا شك ان رحلة فاسكودي جاما (De Gama) في عام ١٤٩٧ إلى المحيط الهندي كانت رحلة استكشافية - قام بها دي جاما بعد فشل بارتلوميو دياز (Bar-tolomeu Dias) في العبور الى الجهة الاخرى من افريقيا ولكنها وضعت القواعد الاساسية للأهداف البرتغالية في الشرق ، الهدف الاول يكمن في القضاء على الوساطة العربية بين اوروبا والمناطق الاسيوية المنتجة للتوابل والعقاقير والاعطور وغيرها وبذلك يتمكن البرتغاليون من تحويل البرتغال الى مركز تجارى ومالى وموزع رئيسى للسلع الشرقية في اوروبا . ومن ناحية اخرى ضرب الدولة العثمانية في عقر خزانها . اما الهدف الثاني فيتمثل في اكتساح الاراضى الاسلامية وفرض الديانة الكاثوليكية عليها ويوضح ذلك القرارات البابوية التي كانت تمنح الملوك البرتغاليين حق جمع الجباية وبعض الامتيازات المالية الاخرى لتشجيعهم على الاستمرار في محاربة الاسلام والمسلمين وغزو اراضيهم ، لذا فإن السيطرة على الاراضى غير المسيحية عامة والاسلامية منها بخاصة اعتبرت واجبا دينيا بالنسبة للبرتغاليين في المحيط الهندي .

وفي الخليج العربي بدأت القوات البرتغالية تطبيق سياستها في السيطرة على الخليج لمنع تدفق السلع الشرقية عبر الخليج وخاصة بعد فشلهم في الاستيلاء على عدن في عام ١٥٠٧ والاكتفاء بأحتلال سوقطرة ، واحتلال مسقط وصور وقريات ومطرح وهرمز والبحرين ، واتباع سياسة احراق



السفن العربية الراسية وتدمير الموانئ ( ما عدا تلك التي خطط البرتغاليون فيما بعد لاستغلالها ) ، والقرصنة ضد السفن العربية في الخليج او المحيط ومصادرة بضائعها وقتل ربابنتها وملاحيتها واغراقها ، وغير ذلك من التصرفات التي توضح هدف البرتغاليين في الخليج وهو التخلص من النشاط التجاري والملاحي العربي .

لم تستمر تلك السياسة البرتغالية أكثر من نصف عقد من الزمان ، يتبين ذلك من المراسلات التي كانت تتم بين القواد البرتغاليين في الخليج والملك في البرتغال ونائب الملك في جوا اذ انه سرعان ما ادخلت تعديلات مهمة على تلك السياسة بعد ان تبين للقواد ان العلاقة بين آسيا والعالم العربي علاقة عريقة وأن إغلاق البحر في وجه التجارة العربية - الآسيوية قد يؤدي الى تنشيط الطرق البرية التي لا يمكن للبرتغاليين التحكم فيها . ولذا لم يمض العقدان الاولان من القرن السادس عشر حتى قرر البرتغاليون عدم اغلاق الخليج تماما في وجه الملاحة العربية ، بل اتبعوا سياسة فرض الوساطة البرتغالية عليها تفاديا لاتصالهم بالمناطق المنتجة برياً . وعمل البرتغاليون على أن تكون هرمز قاعدة لامتناس سلع الجزيرة العربية والعراق والشام وتوزيع سلع الهند والشرق الاقصى على موانئ الخليج . وفي رسالة بعث بها حاكم هرمز الى الملك البرتغالي في عام ١٥١٤ ذكر الحاكم بأنه يعلم ان البصرة تقوم بتزويد العالم العربي وفارس والدولة العثمانية بالتوابل وغيرها من السلع الشرقية ولكنه لا يعتقد ان في ذلك تهديدا للمصالح التجارية البرتغالية ما دامت الكميات المحصل

عليها محدودة لا تسمح بوصولها الى اوروبا . كما يذكر الحاكم انه سمح للسفن العربية بالتجارة شريطة حصولها على تصريح بمزاولة التجارة من الحاميات البرتغالية وشريطة الاتجار ( في منطقة الخليج ) مع هرمز وحدها .<sup>(٢٣)</sup> .

ان أهم الموارد الطبيعية التي لفت انتباه القائد البرتغالي افونسو دالبوكيرك نائب ملك البرتغال في الهند لؤلؤ الخليج خاصة في المياه المحيطة بجزر البحرين ، لذا كتب البوكيرك الى الملك البرتغالي بعد شهور قليلة من احتلاله هرمز يذكر رغبته في احتلال البحرين والسيطرة عليها سيطرة مطلقة . وفي رسالة اخرى ذكر انه يتمنى ان ينتزع اسم محمد ( الاسلام ) من البحرين وذلك لأن هذه الجزر منطقة غنية جدا حيث يكثر بها اللؤلؤ...<sup>(٢٤)</sup> وفي عام ١٥١٤ عاود البوكيرك اتصاله بالملك البرتغالي حول اللؤلؤ في الخليج وذكر أن لؤلؤ البحرين يرسل الى هرمز وجوا في الهند وأن التجار المسلمين في البحرين يحتكرون تجارة اللؤلؤ وانهم يكسبون ارباحا طائلة من هذه التجارة واختتم البوكيرك رسالته : « إن البحرين جوهرة لا يمكن تركها في ايدي المسلمين »<sup>(٢٥)</sup> وفي عام ١٥٢١م أجاز للبوكيرك احتلال البحرين فأحتلها وعين حاكما برتغاليا لادارة ومراقبة صيد وتجارة اللؤلؤ . وفي ظل الفساد الذي عم الحاميات والقلاع البرتغالية في الشرق بشكل عام ، وربما في الخليج بشكل خاص . وبسبب عمل القواد البرتغاليين لحسابهم الخاص ، بدأ انتاج اللؤلؤ في جزر البحرين يتأثر بشكل كبير ، فقد كتب الرحالة البرتغالي بيدرو تكسيرا (Teixeira, B.) في رحلاته التي بدأها في عام ١٦٠٤م أن قيمة اللؤلؤ الذي تصدره

البحرين تبلغ حوالى ٥٠.٠٠٠ دوكات وهناك ما لا يقل عن ١٠٠.٠٠٠ دوكات من اللؤلؤ يهرب من قبل البحارة العرب وذلك خوفا من بطش القائد ( الحاكم ) البرتغالي الذى قد يصادر ما يستهويه من كميات<sup>(٢٦)</sup> ولا شك أن تلك السيطرة قللت من دخل اللؤلؤ على أهالى المنطقة خاصة وأن هذه الحرفة اشتغل بها اكثر من ٣٠.٠٠٠ عامل كانوا يستخدمون ما لا يقل عن ٤.٥٠٠ سفينة ومما لا شك فيه ايضا ، ان هذا الامر ادى الى خفض مستوى دخل الفرد والمعيشة بشكل عام<sup>(٢٧)</sup> .

اما السلعة الاخرى التى حاول البرتغاليون السيطرة عليها ، وتم لهم ما أرادوه خلال النصف الاول من القرن السادس عشر فهي تجارة الخيول العربية . فعندما احتل البوكيرك جوا (Goa) على الساحل الشرقى لشبه القارة الهندية ، اكتشف ان التجارة فى الخيول تحتل المرتبة الثانية بعد التوابل من حيث الاهمية ، وأن مصدر هذه الخيول هو الخليج العربى - ويذكر احد الرحالة : ان أفضل الخيول فى الشرق هى الخيول العربية التى تستخدم لاغراض الحرب والتدريب وتليها الخيول الفارسية ، اما الخيول التى تنتجها منطقة كوجرات فى الهند فليس لها أهمية تذكر من حيث التجارة ، كما اكتشف البوكيرك ان الخيول القادمة من الخليج تشكل اكثر من نصف عائدات جوا الجمركية ( بسبب ارتفاع اثمانها والرسوم الجمركية المفروضة عليها ) وأن جوا وحدها تستورد ما لا يقل عن ألف جواد من تلك الخيول سنويا . لذا فرض البوكيرك احتكار هذه السلعة فى محاولة لتركيز التجارة فيها ، فمنع أى من السفن

الآسيوية من الاتجاه الى أى ميناء عدا جوا اذا ما كان على ظهرها ولو فرس واحدة . ولقد نجح البوكيرك فى هذا الاحتكار ، ففي عام ١٥١٤م كانت عائدات جوا الجمركية من الخيول تقدر بحوالى ٥٠٠٠ كروسادوس وارتفعت فى ١٥٢٣م الى ١٨.٠٠٠ ، وفى الاربعينات وصلت الى ٦٥.٠٠٠ الا انها هبطت بشكل حاد فى النصف الثانى من القرن نفسه وذلك بسبب القانون الملكى البرتغالي الجديد الذى يحرم بيع الخيول لعبدة الأوثان والمسلمين باعتبار ان الخيل آلات حربية<sup>(٢٨)</sup> أن سياسة البرتغاليين تجاه تجارة الخيول سواء أكان ذلك فى مرحلتها الاحتكارية أم التحريمية أثرت كثيرا على تجارة العرب بشكل عام فقد كانت هذه الخيول تأتى من البصرة والساحل الشرقى لشبه الجزيرة العربية عن طريق البحرين لتلتقى فى هرمز ، وفى هرمز يستقل القواد البرتغاليون قانون الاحتكار ليفرضوا شراءها بالاسعار التى تلائمهم<sup>(٢٩)</sup> ولا شك ان قانون التحريم أصبح مبررا لذلك .

ولم يحصل البرتغاليون فى الخليج على مورد بحري آخر للسيطرة عليه فركزوا على التجارة الداخلية سواء بين موانئ الخليج بعضها والبعض أو بينها وبين موانئ المحيط الهندى ، لقد تعددت أشكال السيطرة البرتغالية على التجارة ، وحددها الاستاذ بيرسون (M.N. Pearson) فيما يلى ، أولا : احتكار تجارة التوابل الى أوروبا ، ثانيا : احتكار التجارة بين بعض موانئ آسيا ( وهذا ما يمكن أن نطلق عليه تجارة آسيا الداخلية - Country Trade ) ثالثا : السيطرة ثم توجيه التجارة فى المحيط

الهندي وفرض الضرائب على هذه التجارة وأخيراً : التجارة الخاصة أو الشخصية لكل برتغالي يعيش في الشرق. (٣٠) .

ولا شك ان بيرسون يعني تلك السيطرة التي فرضها البرتغاليون على تجارة المحيط الهندي بأكمله ولكنها لم تطبق حقيقة الا في منطقة الخليج . وكما ذكرنا سلفاً فان البرتغاليين ادركوا انهم لن يتمكنوا من احتكار التجارة دون القضاء على النشاط الملاحي والتجاري العربي لهذا اتبعوا السياسة التعسفية تجاه السفن والموانئ العربية وسنذكر أبعاد ذلك وتأثيره على الملاحة العربية فيما بعد .

اما بالنسبة لاحتكار التجارة بين موانئ آسيا ( تجارة آسيا الداخلية ) فكما ذكرنا فإن البرتغاليين احتكروا التجارة في الخيول وتدخلوا في تجارة اللؤلؤ ، الا أن الاهم من ذلك هو تكثيف نشاطهم التجاري بين موانئ آسيا ومحاولة احتكارهم لهذه التجارة . لقد أدرك البرتغاليون ان التجارة بين آسيا وأوروبا ما هي الا جزء من التجارة في آسيا ، وان تجارة البرتغال المعتمدة على الاستيراد والتصدير لآسيا لا تشكل الا جزءا من التجارة الأوروبية - الآسيوية (Euro - Asian Trade) كما أن الارباح التي تدرها التجارة داخل المحيط الهندي أكثر بكثير من تلك الارباح التي تجنى من التجارة بين أوروبا وآسيا . لأن الارباح التي تجنيها رحلة تجارية من البرتغال الى الشرق لا تزيد على ٣٣,٠٠٠ كروسادوس ذهابا وايابا بينما الرحلة الواحدة من جوا الى اليابان مارة ببعض الموانئ تدربحاً يقدر بحوالى ٩٢,٠٠٠ كروسادوس (٣١) لهذا كثف البرتغاليون

نشاطهم التجاري في آسيا سواء عن طريق الاحتكار الملكي أو بيع التراخيص للتجارة الخاصة كما أن هناك جانبا هاما وهو التجارة غير المشروعة التي ادارها القواد البرتغاليون دون تصريح من الحكومة .

ولتحقيق الاحتكار البرتغالي للتجارة بشكليها . الآسيوية - أوربية والآسيوية كان لا بد من ايجاد نظام للمراقبة والسيطرة ، لهذا ابتدع البرتغاليون نظام (Cartaz) أو الرخص الملاحية . وعندما شعر البرتغاليون في الخمسينات باستمرار تدفق السلع الشرقية عبر البحر الاحمر الى موانئ البحر المتوسط وقدره السفن العربية على ايجاد طريقها ابتدع البرتغاليون نظام (Cafilas) ، القافلة ( ويعنى الابحار في شكل قوافل بحرية وتحت الحماية البرتغالية . وقد وصل عدد السفن في هذه القوافل إلى أكثر من مائتي سفينة ) (٣٢) .

ونظام الرخص (Cartaz) كان يعتبر من أهم مصادر الدخل للخزانة الملكية ، كما أن أهميته تكمن في توجيه التجارة الى الموانئ البرتغالية ومراقبة التجارة في الشرق ، فبموجب هذا النظام كان يتحتم على كل سفينة آسيوية الحصول على جواز عن طريق دفع ضريبة معينة في احد الموانئ أو المواقع البرتغالية ، ويحدد في كل تصريح أو رخصة الموانئ التي يحق للسفينة دخولها والسلع التي يسمح لها بحملها . ويحق للسفن البرتغالية تفتيش اى سفينة آسيوية واذا ما اكتشف ان اية سفينة لا تحمل هذا التصريح يكون عقابها كالتالى : اذا كان من بين المخالفين برتغاليون او سفن برتغالية ( تجارة خاصة ) فإن المرسوم الملكي يقضي بمصادرة جميع اموالهم ويفصلون من

الخدمة اذا كانوا من موظفي الحكومة ، أما اذا كانوا من المسلمين فانه يتم مصادرة جميع املاكهم بما فيها سفنهم ( تدمير السفن ) وسجنهم ويعاملون معاملة سيئة . هذا من الناحية القانونية ولكن التطبيق كان يختلف تماماً ، فالمسلمون عندما كانوا يكتشفون مخالفين فإنهم كانوا يقتلون في الحال .<sup>(٣٣)</sup>

والحقيقة ان نظام القافلة لم يطبق في الخليج بل استخدم بين اقليم كوجرات في الهند وموانئ شرق افريقيا واليمن ، لكن نظام الرخص الملاحية كان من أهم ما شهدته منطقة الخليج حيث اعتمد البرتغاليون اعتماداً أساسياً على التجارة والملاحة في ازدهارها مركزين نشاطهم الملاحي على شرقي افريقيا والساحل الغربي لشبه القارة الهندية التي استطاع البرتغاليون السيطرة عليها بقلاعهم وسفنهم وأنظمتهم الادارية ، فمنعوا أو على الاقل حدوا من التعامل التجاري العربي مع تلك الموانئ .

واذا كانت الأنظمة الادارية البرتغالية المبتدعة قد حددت من نشاط عرب الخليج التجاري والملاحي ، فان الفساد وسوء استغلال صلاحيات القواد والبيروقراطيين البرتغاليين في الشرق عامة وفي الخليج بشكل خاص اضافة الى طغيان النزعة الصليبية والغطرسة الارستقراطية البرتغالية قد زاد من عممة تلك السيطرة . لقد كان الريح السريع هدف جميع البيروقراطيين البرتغاليين . وتذكرونا تلك الكرامة الكاثوليك في الخليج الكثير من حوادث التفسخ والجشع الاداري في الحاميات البرتغالية ، في عام ١٦٠٧م كتب كرملي هرمز شاكيا الى مسئوليهِ : « ان قائد هرمز ( حاكم هرمز

البرتغالي ) يجبر التجار القادمين الى هرمز ( عرباً أو غيرهم ) بالقوة على بيع سلعتهم له وشراء السلع التي يعرضها عليهم بنفسه والتي لا يرغبون في شرائها ناهيك عن الاسعار المرتفعة التي يحددها والتي عادة ما تكون مرتفعة عن معدل سعرها في السوق بما لا يقل عن ستين في المائة . فعلى سبيل المثال ، عندما يصل التاجر ( الآسيوي ) الى هرمز ومعه ١٠٠٠ سكودي لشراء قماش ( القماش الاوربي من نوع Cloth ) يأخذ القائد البرتغالي النقود لشراء القماش ويسلمه بدلاً منه توابل وبضائع لا يرغب ذلك التاجر في شرائها ولكن باستخدام التهديد يضطر التاجر لقبول هذه السلع ، التي لن يستطيع بيعها في بلاده . حتى بأسعار أدنى بكثير مما تساوى في سوق هرمز نفسها . ولعدم تحمل بعض التجار هذا الظلم فانهم كانوا يقومون بحرق البضائع التي أجبروا على شرائها أمام القلعة البرتغالية ، كما أن القواد كانوا يصادرون الخيول القادمة من الخليج والتي آتى بها التجار لبيعها في هرمز ، وبعد فترة يدفع القواد البرتغاليون ما يحلو لهم لهؤلاء التجار - وكان أقل بكثير من سعر السوق ..<sup>(٣٤)</sup> ويواصل الكرملي رسالته فيذكر بأن ذلك التصرف يعتبر عاراً على المسيحية .

واذا كان ذلك رأى الكرامة في الادارة البرتغالية لهرمز مع أن هؤلاء الكرامة كانوا يتسلمون مساعدات مالية من الحاميات مع مساعدتهم كذلك في نشاطهم التنصيري وحمايتهم في الشرق ككل ، فلا بد أن الاوضاع في المعازل البرتغالية في الخليج والشرق بشكل عام كانت أسوأ بكثير من ذلك . فكما ذكرنا

سابقا فإن قتل المسلمين كان مباحا بالرغم من أن القانون لا يذكره صراحة .

### التأثير البرتغالي وأبعاده :

استطاع كثير من المؤرخين خلال العقود الثلاثة الماضية اثبات أن البرتغاليين فشلوا في جميع خططهم للسيطرة على التجارة في المحيط الهندي ، وأن نجاحهم الوحيد يكمن في اكتشاف رأس الرجاء الصالح . فلم ينجح البرتغاليون في احتكار التجارة الشرقية ولم يتحقق حلمهم في تحويل البرتغال الى الموزع الوحيد للتوابل الشرقية في أوربا ، كما أنهم لم يزيديا من حجم التجارة بين القارتين ولم يضيفوا إليها سلعا جديدة ، ولم يوفقوا في إيقاف النزيف الذي كانت تعاني منه أوربا من جراء التجارة مع آسيا . ولم يحدث البرتغاليون أى اثر فعال في التجارة الآسيوية بل اتبعوا النمط الآسيوى للتجارة والأهم من ذلك كله هو أنهم فشلوا في توجيه التجارة الآسيوية والسيطرة على الملاحة في المحيط الهندي .<sup>(٣٥)</sup>

ولكن اذا كان البرتغاليون قد فشلوا في السيطرة على التجارة والملاحة في المحيط الهندي ، كما أثبت هؤلاء المؤرخون ، فانهم نجحوا في السيطرة التامة على منطقة الخليج العربى ، ورغم أننا نعتبر الخليج العربى وحدة اقتصادية وحلقة من أهم الحلقات الاقتصادية للمحيط الهندي فإنه - وفي ظروف الاستعمار البرتغالى - اختلف وضعه وسقط في يد السيطرة البرتغالية التامة .

أن الدليل الوحيد الذي يستند اليه المؤرخون - ولعل المفكر والمؤرخ بروديل (Brudel) من أهم هؤلاء المؤرخين - في قضية الاحتكار البرتغالى هو وصول

التوابل والسلع الشرقية الاخرى الى موانئ البحر المتوسط دون الوساطة البرتغالية ، ولا بد لنا هنا من التطرق لبعض الامثلة . فبعد اكتشاف رأس الرجاء الصالح اتخذت الحكومة البرتغالية بعض الاجراءات لتحقيق عمل الاحتكار ، ففي عام ١٥٠٤ تم اعلان احتكار التجارة في التوابل للتاج البرتغالى وحدد الملك سعرا رسميا واحدا لبيع الفلفل . وفي العقود الثلاثة الاولى من ذلك القرن نجحت لشبونة في عملية الاحتكار وأخذت السفن البرتغالية ذاتها توزع التوابل على موانئ البحر المتوسط ، ولما شعر البنادقة بالضيق الاقتصادى توجه فريق من مجلس شيوخ البندقية في عام ١٥٢٧ الى لشبونة ليعرض على ملك البرتغال شراء كل التوابل القادمة الى لشبونة من الهند ، بمعني ان يصبحوا وكلاء البرتغاليين في البحر المتوسط ، الا ان طلبهم رفض . ومع بداية العقد الرابع من القرن بدأت الوثائق والرسائل التجارية الخاصة تثبت لنا ان التوابل اخذت تصل الى البحر المتوسط بكميات تجارية ، وفي عام ١٥٤٠م ظهر تأثير التوابل القادمة عن طريق الموانئ العربية في البحر المتوسط على اسعار التوابل المستوردة عن طريق البرتغال .

وفي عام ١٥٥٤م اشترى تجار البندقية حوالى ٣٠٠ طن توابل من الاسكندرية وقيل في حينها إنها تمثل حوالى نصف مبيعات مصر . ومع بداية العقد السادس ذكر أحد المراقبين البرتغاليين أن حركة بيع وشراء التوابل في مصر تتراوح بين ١٢٥٠ و ١٥٠٠ طن سنويا . وفي عام ١٦٦٥ ذكر سفير البندقية في القاهرة أن ١٠٠٠ طن من الفلفل وصلت الى جدة ومن المتوقع ان تصل الى القاهرة

والاسكندرية قريبا. (٣٦) وفي نفس العام اشارت مصادر التجار البنادقة في القاهرة الى وصول ثلاث سفن من آجه . وذكرت أنه وصلت الى جدة خمس سفن من سومطرة وعشرون سفينة أخرى من مختلف موانئ الهند وأنه من المتوقع وصول سفينتين أخريين من آجه ذواتي حمولات كبيرة . وفي عام ١٥٦٦ بلغت حمولة السفن من الفلفل التي افرغت في جدة حوالى ٢٤٠٠٠ كانتر . وتذكر مصادر العقد الثامن من ذلك القرن ان ما لا يقل عن أربعين سفينة من ذوات الحجم الكبير تدخل البحر الاحمر محملة بالتوابل . هذه الاحصائيات وغيرها جعلت بروديل (Brudel) يحدد على اقل تقدير كمية التوابل التي تصل الى البحر المتوسط عن طريق البحر الاحمر بما يتراوح بين ٣٠٠٠٠ و ٤٠٠٠٠ كوينتال ، مما يعني ان هذه الكمية وحدها تعادل الكمية التي تصل الى البرتغال عن طريق راس الرجاء الصالح (٣٧) .

ولا شك ان هذه الادلة القاطعة عن وصول البضائع عن طريق البحر الاحمر الى البحر المتوسط تدل ايضا على ان البرتغاليين فشلوا في اغلاق البحر الاحمر في وجه السفن والتجارة الاسيوية ، سواء أكانت هذه السفن عربية أم هندية - فقد استطاعت هذه السفن تحاشي المواقع والسفن البرتغالية كي تقوم بتسريب البضائع الى موانئ البحر المتوسط . ولكن ذلك الوضع لا يمكن تطبيقه على منطقة الخليج العربي ويخطئ كثير من المؤرخين عندما يجزمون بأن وضع الخليج العربى مشابه من هذه الناحية للوضع في البحر الاحمر معتمدين على وصول بعض السلع الى

حلب في بلاد الشام (٣٨) ولابد لنا هنا من عرض وتحليل بعض الامثلة حول هذا الامر .

تشير المراسلات بين تجار حلب أنه في عام ١٥٧٩ تم شحن سفينتين كبيرتين من سفن البندقية بالسلع من طرابلس الى الشام . وتشير رسالة أخرى من تاجر حلبى يؤكد فيها وصول قافلة تبلغ ٢٠٠ حمل بعير من الحرير و ٢٥٠ حملا من التوابل يصحبها تجار فرس ومسيحيون . وفي نفس العام ايضا أعلن قنصل البندقية في الشام عن سفر سفينتين كبيرتين بندقيتين ( أخريين ) مشحونتين بالتوابل والحرير ومتجهتين الى البندقية .

وفي عام ١٥٨٢ يصف احد التجار المراقبين طرابلس الشام وحلب بأنهما مدينتان مكتظتان بالتجار المسيحيين ، وان هناك تجارة ذات حجم كبير ونشاط واسع بين بغداد وحلب . اما بالنسبة للبصرة فيذكر انه شاهد حوالى ٢٥ غراباً تركياً راسية في الميناء وان جميع هذه السفن ذات حمولات تتراوح بين ٤٠ و ٦٠ طنا وهي تاتى للبصرة من هرمز محملة بمختلف انواع السلع الهندية التي تشمل التوابل والعقاقير والنيلة وأقمشة كاليكوت . (٣٩) .

ليس هناك ادنى شك في وصول السلع الشرقية الى حلب فجميع هذه الادلة تؤكدان حلب وطرابلس في الشام ، والاسكندرية والقاهرة في مصر ، والبندقية في ايطاليا ، وربما جميع موانئ البحر المتوسط لم تتأثر بالاحتكار البرتغالي للسلع الشرقية ( اذا كان ذلك الاحتكار ناجحاً ) . ولكن وصول السلع الى حلب وطرابلس الشام الذي يعتبره المؤرخون دليلا على فشل البرتغاليين في



السيطرة والتحكم في مياه الخليج العربي هو دليل لا يمكن الاعتماد عليه وذلك لما يلي :

أولاً : إن وصول السلع الشرقية الى حلب لا يعني أنها وصلت عن طريق الخليج العربي فهناك أدلة أخرى قاطعة على أن الطرق التجارية البرية القديمة استعادت نشاطها في تلك الفترة بسبب السيطرة والتوسع البرتغالي في الخليج . فيذكر التاجر ( الوكيل ) الانجليزي ستيل (Steele) في التقرير الذي رفعه الى مجلس ادارة شركته - شركة الهند الشرقية الانجليزية - في عام ١٦١٥ أن قننداهار بدأت تزدهر وتتوسع الى درجة ان ضواحيها الجديدة تعد أكبر من المدينة نفسها ويجعل السبب الرئيسي لأزدهارها انتعاش الخط التجارى المار من الهند الى فارس . في ذلك الوقت وربما لسنوات مضت كان كل تجار الهند يتجمعون في لاهور لشراء بضائع بمبالغ ضخمة ويكونون قوافل لعبور جبال قننداهار الى فارس . وتتكون هذه القوافل من اثني عشر الى اربعة عشر الف جمل محملة حمولة كاملة ، وهذا العدد أكثر بكثير مما كانت عليه القوافل التي تسلك نفس الخط في السابق حيث انها لم تكن تزيد على ثلاثة آلاف جمل وكانت البقية تسلك طريق البحر الى هرمز . وتؤكد رسالة برتغالية لأحد الكرامله ( من هرمز الى اسبانيا ) على تحول التجارة الى الطرق البرية بدلا من هرمز ، فيذكر ان الظروف الصعبة التي عانى منها التجار في هرمز كانت السبب الرئيسي لبحثهم عن طريق جديد فاستخدموا الخط التجارى من لاهور والمار بقننداهار الى فارس ويقترح هذا الكرملى تحسين معاملة التجار في هرمز والسماح لهم بنقل

بضائعهم على السفن البرتغالية الى هرمز او الى ميناء من الموانئ البرتغالية .. لأنه بهذا يمكن اعادتهم للتجارة مع هرمز .. وتذكر المصادر الاخرى بأن الفرس . وخاصة الشاه عباس ، شجعوا التجار الهنود وغيرهم على استخدام هذا الطريق ، وتشير مصادر برتغالية في هرمز - في محاولة لتبرير سبب قلة عائدات هرمز الجمركية - إلى تجارة البحر المتوسط من البرتغال وسوريا قائلة ان السفن الكبيرة التي تأتي من موانئ الهند كانت تدفع ضرائب جمركية تقدر بحوالى ٤٥٠٠٠ باردوس ولكنها في السنوات الاخيرة لا تدفع الا ما يتراوح بين ٧٠٠٠ الى ١٠٠٠٠ باردوس وذلك لقلة ما تحمله من بضائع . (٤٠) .

والحقيقة ان احتكار الملوك الصفويين لتجارة الحرير في فارس جعلهم يشجعون تحول الخطوط التجارية ويدعمون تنشيط طريق قننداهار ، فأعطى التجار التسهيلات وعبدت الطرق بين المدن الفارسية وبنيت بيوت الراحة للتجار والمسافرين على الطرق البرية . وقد ساعد وجود هذه الطرق التي ربطت اطول طريق تجارى في التاريخ - طريق الحرير الذي يبدأ من الصين وينتهى في بلاد الشام - ما قام به التجار والملوك الصفويون من استخدام لهذا الطريق والعمل على جعله طريقاً آمناً ، وكان ذلك في الحقيقة ضربه اقتصادية للحاميات البرتغالية في الخليج .

ويعتبر الشاه عباس من أشهر الملوك الصفويين الذين اهتموا بالاصلاحات في القطاع التجارى ، ولا شك أن اهتمام الملوك الصفويين يرجع الى احتكارهم لتجارة الحرير الإيراني . فقد جرت العادة على ان تكون تجارة الحرير في

للاتفاق على تحويل تجارة التوابل الى بحر قزوين على طريق البحر الأسود. (٤٣) . إن نشاط ملوك الفرس ومحاولة التجار الانجليز لدليل على أن الخطوط التجارية البرية نشطت مع بداية النصف الثاني من القرن السادس عشر ولعل توفر التوابل في شمال ايران يعتبر دليلاً آخر على وصول هذه السلع عن طريق بري بين الهند وفارس .

ثانياً : ان نصيحة قائد هرمز بعد الاستيلاء على الجزيرة الى الملك البرتغالي في عام ١٥١٤ والتي تشير بالسماح بمرور بعض السلع عبر هرمز الى البصرة لتحاشي تنشيط الخطوط البرية القديمة تعتبر من أهم القرارات التي اتخذها البرتغاليون في ادارة المنطقة ، لهذا نجد بعض الرحالة الذين وصلوا إلى الخليج في تلك الفترة يتحدثون عن توافر السلع الهندية في البصرة ، كما أن هناك نسبة محدودة من السفن العربية التي استطاعت التهرب من الرقابة البرتغالية والتجار الذين استطاعوا تهريب بعض البضائع عبر هرمز عن طريق تقديم الرشاوى للقواد البرتغاليين .

لكن هذه الاساليب لا تقنع الباحث عن استمرار تدفق السلع عبر البصرة ، فالفساد الاداري البرتغالي كان له ايجابياته وسلبياته للتجار العرب وغيرهم من تجار الشرق والقواد البرتغاليون لم يسمحوا للتجار بمرور السلع الا بعد دفع الرشاوي الباهظة التي كانت ترفع أسعار هذه السلع الى ما نسبته ستين في المائة . ثالثاً : ان ما يوجد لدينا من أدلة حول مرور السلع عبر البصرة لا يبدأ تاريخها الا مع العقد الثامن من القرن لسادس عشر ، وهذا يعني ان البرتغاليين سيطروا

فارس احتكرا ملكياً . فيقوم موظفو الحكومة بشراء الحرير من منتجي المناطق الشمالية ليتم تصديره للخارج ( بلاد الشام والهند اوروبا ) بواسطة عمال او تجار الملك الذين كان أغلبهم من الأرمن. (٤١) . واذا ما دققنا في قائمة السلع القادمة الى حلب أو طرابلس من الشرق لوجدنا ان الحرير الإيراني يشكل معظمها ، وهذا يعني ان هذه السلع لم تمر عن طريق البصرة بل عن الطريق التجاري البري بين فارس والعراق ، فمن المنطقي ان تجار الحرير لم يتجهوا الى جنوب فارس ليمروا بهرمز ويدفعوا ضرائب للبرتغاليين ثم يشحن الحرير الى البصرة .

الدليل الآخر على نشاط الطرق التجارية البرية هو انشاء الشركة المسكوفية - الانجليزية ، التي تخصصت في التجارة مع فارس عبر الاراضي الروسية وبحر قزوين . ففي بداية الخمسينات من القرن السادس عشر وعندما وصلت المعلومات الى لندن عن توفر البضائع الهندية في شمالي فارس الى جانب الحرير الإيراني وأن هذه المنطقة تستهلك الاقمشة الصوفية ، أرسلت بعثات لتقوم بدراسة للطريق عبر بحر قزوين (٤٢) . وفي عام ١٥٦١ أعلن عن قيام الشركة المسكوفية الانجليزية ، التي قامت برحلة تجارية ناجحة في تلك السنة ، ثم تلتها عدة رحلات ناجحة على الرغم من الحجم المحدود لتلك التجارة بشكل عام ، ولكنها درت الكثير من الارباح على التجار المساهمين في هذه الشركة . ولا شك انه كان في مخيلة هؤلاء التجار أنهم سيستطيعون امتصاص التجارة . وفي بداية الثمانينات بدأت مفاوضات جادة بين الانجليز والأتراك

على الخليج لفترة قاربت الثمانين عاما ، وتشكل هذه الفترة اكثر من خمسة وسبعين في المائة من فترة الاستعمار البرتغالي للخليج العربي .

رابعا : لا شك ان الرحالة الاوربيين الذين مروا بهرمز خلال القرن السادس عشر دهشوا لازدهار التجارة بها ولكن ، ذلك لا يعني ان هرمز لم تتأثر تجاريا فإن ما شاهده هؤلاء الرحالة لم يبلغ الا ربع ما كانت عليه تجارة هرمز . ويذكر احد الكراملة في هرمز . ان تجارة هرمز أخذت في تدهور مستمر وأن أكثر التجار المحليين توقفوا على المجيء لهذه المدينة حتى صارت تجارتها لا تمثل الا ثلث ما كانت عليه سابقا ، ويرجع السبب في ذلك الى بطش القائد ( الحاكم ) البرتغالي في هرمز .<sup>(٤٤)</sup> فلا ريب ان الفساد الاداري وجشع وقسوة القواد البرتغاليين كانت السبب الرئيسي وراء تدهور هرمز ثم سقوطها في عام ١٦٢٢ . ويواصل الكرمل حديثه .. ان سقوط هرمز في ايدي الانجليز ( والمسلمين ) يعتبر عقابا من الاله على خطايانا في معاملة الناس .<sup>(٤٥)</sup> ولا شك ان الكرمل يعني بذلك القواد البرتغاليين الذين توالوا على حكم هرمز .

خامسا : ان ابعاد التأثير البرتغالي لا تكمن في فترة الاستعمار البرتغالي لمنطقة الخليج بل تمتد الى ما بعد خروج البرتغاليين من المنطقة ، وعلى الرغم من اتساع هذا الموضوع وحجمه فإننا سنحاول تحديد ذلك في الامور التالية :

١ - إن قضية تدهور هرمز ثم سقوطها في يد الشاه عباس بالتحالف مع الانجليز في عام ١٦٢٢ يعتبر حدثا هاما في مجرى التاريخ الاقتصادي للمنطقة لدرجة ان الاستاذ ستينسكارد

( Steensgard ) جعله عنوان اطروحته للتاريخ الاقتصادي لمنطقة المحيط الهندي بأكمله . فبعد الاستيلاء على هرمز أمر الشاه عباس بتدمير المدينة وهدم القلعة معلنا نهاية هرمز . ثم بنى ميناء جديدا على الساحل الايراني لكي يتسنى له السيطرة واطلق عليه « بندر عباس » وأمر بنقل النشاط التجاري اليه . ولا شك ان الشاه عباس نجح في مخططة فالميناء الجديد بدأ يعمل بنشاط جعله يزدهر في خلال فترة وجيزة وبخاصة ان الشاه أعطى امتيازات تجارية للانجليز والهولنديين لممارسة التجارة في فارس كما أنه اصلح الطرق المؤدية الى « بندر عباس » وبني عليها استراحات للمسافرين ونقاط حراسة الا أن نجاح « بندر عباس » يختلف كثيرا عن نجاح هرمز ، وذلك لأن هرمز كانت مركزا تجاريا بحريا تحدث عنه تجار العالم كله سواء في البندقية او في الصين ، اما بندر عباس فيعتبر من أهم موانئ المنطقة ولكنه لم يحظ بما حظيت به هرمز ، وفي الحقيقة فإن هرمز ومن قبلها سيراф وقيس تعتبر ظاهرة لم تتكرر بعد الاحتلال البرتغالي للمنطقة مما يدل على ان النشاط التجاري قد سلك نمطا آخر يختلف عن النمط الذي تحدثنا عنه في الجزء الاول من هذه الدراسة في الفترة الممتدة بين سقوط الدولة العباسية والاستعمار البرتغالي .

٢ - إن تدهور الملاحة العربية يعتبر من أهم التأثيرات البرتغالية على المنطقة كما ذكرنا سابقا لأن البرتغاليين انتهجوا سياسة ذات نزعة صليبية وحشدوا عداءهم كله ضد العرب دون غيرهم من شعوب اسيا . فالبرتغاليون لم يعارضوا تطور الملاحة الهندية - ربما يكون هذا هو

السبب في تسرب البضائع الهندية عبر البحر الاحمر - سواء أكانت للمسلمين أم الهندوس ولم يتعرضوا لسفنهم طالما دفعت الضرائب لهم ، ولكنهم ركزوا على استئصال الملاحة العربية من المحيط الهندي ، ولهذا عندما بدأ العرب في استعادة مركزهم مع بداية القرن السابع عشر وجدوا أن هناك ملاحه هندية نشطة حلت محلهم على الرغم من أن عرب الخليج استطاعوا استعادة معظم ما فقدوه مع نهاية القرن السابع عشر لكنهم لم يتمكنوا من الهيمنة على منطقة بحر العرب . فبعد خروج البرتغاليين وجد عرب الخليج أنهم فقدوا الكثير من النشاط الملاحي الذي استولت عليه السفن الهندية وخاصة في منطقة كوجرات التي ملك أحد تجارها أكثر من خمسين سفينة وقيل ان عدد السفن المسجلة لدى الوكيل الانجليزى فقط كانت أكثر من الف سفينة .<sup>(٤٦)</sup> كما ان البحر الاحمر في القرنين السابع عشر والثامن عشر جذب اكبر عدد من السفن الهندية ، ولعل ذلك كان سببا في اعلان الادارة العثمانية في العراق عن التخفيض الحاد للرسوم الجمركية من ٨ و ١٠ في المائة الى واحد في المائة فقط مع نهاية القرن السابع عشر .<sup>(٤٧)</sup> ولهذا فإن بحرية الخليج العربي لم تتمكن من استعادة مكانتها بعد الاحتلال البرتغالي .

٣ - أن قضية تأثير رأس الرجاء الصالح على التجارة الآسيوية - الأوروبية تناولها كثير من المؤرخين وأثبتوا أن نسبة ما كان ينقل من السلع عبر الطريق البحرى الجديد « رأس الرجاء الصالح » لم يتعد ٤٨٪ ( ثمانية وأربعين في المائة ) من اجمالى التجارة بين أوروبا

وموانئ المحيط الهندي ، بل ان هذه النسبة في أغلب الاحيان تراوحت بين الاربعين والخمسة والاربعين في المائة<sup>(٤٨)</sup> . ولكن اكتشاف رأس الرجاء الصالح واستخدامه كطريق تجارى وتأثيره على ممرات التدفق التجارى ( الخليج والبحر الاحمر ) لم يقتصر على فترة الاستعمار البرتغالى بل ظل يواصل تأثيره في القرون التالية . فالاستعمار الهولندى والانجليزى في الشرق كثف من نشاطه التجارى عن طريق رأس الرجاء الصالح ، لقد كان من اهم الأسباب التي أدت الى فشل البرتغاليين في زيادة تلك النسبة هو التكلفة العسكرية التي كانت مرتفعة جداً مما أدى الى ارتفاع اسعار السلع المستوردة عن طريق البرتغال ، فأدى ذلك الى تنشيط الطرق الأخرى القديمة وهى طريق البحر الاحمر والطرق البرية ، لكن القوى الأوروبية الأخرى ، الهولندية والانجليزية ، استطاعت أن تخفض تلك التكلفة بالمقارنة بعصر البرتغاليين رغم انها لم تصل الى الحد المطلوب لتصبح اسعار السلع المستوردة عبر رأس الرجاء الصالح اقل من منافسيها .

لذا فإن تأثير طريق رأس الرجاء الصالح ظل مستمرا وربما يكون ذلك هو السبب في عدم ظهور مدن تجارية مثل هرمز وسيراف مرة أخرى بعد خروج البرتغاليين من المنطقة .

### الخلاصة :

بعد ذلك العرض المفصل الذي قدمناه يمكن ان نلخص التأثير البرتغالى على الميدان الاقتصادى في منطقة الخليج العربى ، وتركز هذا الامر في ناحيتين : الأولى : التأثير المباشر على الحياة

الاقتصادية في منطقة الخليج العربي  
اثناء هيمنتهم واستعمارهم لها ( ١٥٠٧ - ١٦٢٢م ) ، وقد رأينا ان احتكار  
التجارة الاسيوية الاوربية لم يكن هو  
السبب الرئيسي لهذا التأثير ، ولكن كانت  
هناك أسباب عديدة متداخلة أدت الى  
تدهور الاوضاع الاقتصادية في المنطقة ،  
ومن أهم تلك الاسباب : أن الاحتكار  
التجاري كانت توجهه وتحدد مسارة في  
ميدان التطبيق تلك النزعات الصليبية  
البغيضة ، وإن فساد القواد البرتغاليين  
وسع هذا الاحتكار ليشمل التجارة  
والقرصنة الملاحية والضرائب الخاصة .  
ولقد أدت هذه الاسباب الى تنحية  
الملاحة العربية الاسلامية جانبا ،  
وتقليص التجارة العربية في المنطقة ،  
وتدهور المدن التجارية الهامة مثل هرمز  
التي انتهى امرها قبل عام ١٦٢٢م .  
ومحاربة العقيدة الاسلامية ونشر  
النصرانية .

**الثانية :** مدى التأثير البرتغالي  
والآثار التي خلفها البرتغاليون في التاريخ  
الاقتصادي للمنطقة ، وقد لفتت هذه

الدراسة النظر ، الى أن أهم تلك الآثار  
هي : أن ظاهرة ازدهار المراكز التجارية  
على غرار هرمز وسيراف .. الخ لم تتكرر  
في منطقة الخليج بعد خروج البرتغاليين  
منها ، وأن أهمية المنطقة كوسيط تجاري  
لتنقل البضائع بين الشرق والغرب قد  
تضاءلت وانزوت خلال القرنين السابع  
عشر والثامن عشر . وأن الملاحه  
الخليجية فقدت الجزء الأكبر من نشاطها  
في المحيط الهندي ، ولم تستطع ان  
تسترجع الاجزاء يسيرا منه . وقد أدت  
تلك العوامل الى :

١ - تغيير النمط التجاري لمنطقة  
الخليج العربي .

٢ - استمرار تطور منطقة البحر  
الاحمر ، وطريق رأس الرجاء الصالح  
على حساب منطقة الخليج العربي .

وأخيرا ، لا بد من الإشارة هنا الى أن  
أبعاد التأثير البرتغالي ومداه على الشرق  
عامة وعلى منطقة الخليج خاصة يعتبر من  
الموضوعات الخصبة التي تحتاج الى  
توجيه الدراسة إليها في الأبحاث  
والرسائل العلمية .

**الدكتور خالد الخليفة**

**استاذ تاريخ الخليج العربي  
الحديث المساعد - جامعة البحرين**



# الهوامش

- ١- د. جواد علي : المفصل في تاريخ العرب قبل الاسلام (بغداد ، ١٩٧٦م) ج ١ ، ص ٥٥٦ .
- ٢- نفس المصدر : ص ٥٦٥ .
- ٣- رمزية عبدالوهاب الخيرو : تجارة الخليج العربي وأثرها في الحياة الاقتصادية في منطقة الخليج العربي والعراق منذ صدر الاسلام حتى نهاية القرن الرابع الهجري (بغداد - ١٩٨٧م) ص ١٢٢ - ١٢٥ .
- ٤- د. أحمد الساداتي : تاريخ المسلمين في شبه القارة الهندية ، (القاهرة - الألف كتاب - ١٥٨) ج ٢ ، ص ١١٨ .
- ٥- د. فاروق عمر : الخليج العربي في العصور الاسلامية (دبي - ١٩٨٣) ، ص ٦٧ - ١٢٧ ، أيضاً . رمزية خيرو ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٢١ - ١٣١ .
- ٦- د. محمد كريم ابراهيم : عدن ، دراسة في أحوالها السياسية والاقتصادية (٤٧٦ - ٦٢٢هـ / ١٠٨٣ - ١٢٢٨م) منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، ١٩٨٥ ، ص ٢٧٦ - ٢٧٧ .
- ٧- ابو جعفر محمد بن جرير الطبري : تاريخ الرسل والملوك ، ١٠ أجزاء (القاهرة - ١٩٦٢م) ج ٣ ، ص ٢٧٢ .
- ٨- ياقوت الحموي : معجم البلدان ، ١٠ أجزاء (القاهرة - ١٩٠٦ أعيد استنساخه) ج ٣ ، ص ٢٩٥ .
- ٩- د. رمزية ، ص ١٤٤ .
- ١٠- السلوه في أخبار كلوه (لمؤلف مجهول) حققه محمد علي الصليبي ، اصدار وزارة التراث القومي والثقافة ، ١٩٨٥ ، سلطة عمان ، ص ٢٧ - ٢٩ . انظر ايضاً ، أحمد حمود المعمرى : عمان وشرقي افريقيا ، وزارة التراث - سلطنة عمان . ١٩٧٩ ص ٤٤ - ٤٥ .
- ١١- الحموي ، معجم البلدان ، ج ٣ ، ص ٢٩٤ .
- ١٢- د. مصطفى عقيل الخطيب : التنافس الدولي في الخليج العربي ، ١٦٢٢ - ١٧٦٣م (بيروت ١٩٨١) ص ١٨ .
- ١٣- Wilson, Sir A.T., "The Persian Gulf" London, 1928, P. 106.
- ١٤- Ibid, PP. 140 - 8
- ١٥- A Chronicle of the Carmelites in Persia, (London, 1949) P.1040.
- ١٦- Ibid, P. 10401
- ١٧- د. مصطفى عقيل ، ص ١٦ ، استخدامنا لكلمة «بدو» هنا للدلالة على وجود قبائل عربية في اقليم فارس على الساحل الايراني .



- ١٨- لمراجعة احدث ما كتب حول القوة العسكرية البرتغالية انظر :  
د . عبدالامير محمد امين : نظرة جديدة للانجازات السياسية والعسكرية  
والتجارية البرتغالية في اسيا ، دراسة في عوامل تدهور الامبراطورية  
البرتغالية وانحلالها - في دراسات مجلة علمية متخصصة تصدر عن الجامعة  
الاردنية ، ١٥/٧ عام ١٩٨٨ . ص ٢٦٧ - ٢٩٢ .
- ١٩- Davis, Ralph., "The Rise of the Atlantic Economies", (London 1973)  
P.4 - 5.
- ٢٠- د . مصطفى عقيل ، ص ٣٠ - ٣٧ .
- ٢١- Davis, Op.cit., P.6-7
- ٢٢- Vilar, Pierre. "A History of Gold and Money, 1450-1920 (Translated  
into English by Judith White) Published in English in 1976 (London)  
P. 53
- ٢٣- د . أحمد ابو شرب : مساهمة الوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ الغزو  
البرتغالي لسواحل المغرب والبحر الاحمر والخليج العربي ، مجلة الوثيقة  
الصادرة عن مركز الوثائق التاريخية بدولة البحرين ، العدد العاشر - السنة  
الخامسة - ١٩٨٧ ، ص ١٧٤ - ١٧٥ .
- ٢٤- أحمد ابو شرب : مساهمة المصادر والوثائق البرتغالية في كتابة تاريخ  
البحرين خلال النصف الأول من القرن السادس عشر ، مجلة الوثيقة الصادرة  
عن مركز الوثائق التاريخية بدولة البحرين ، العدد الرابع ، ١٩٨٤ م ،  
ص ١٢١ .
- ٢٥- د . علي أبا حسين وب . ك . نارايين : وثائق تاريخية عن صيد اللؤلؤ في  
البحرين ، مجلة الوثيقة الصادرة عن مركز الوثائق التاريخية بدولة  
البحرين ، العدد ١٠ ، ١٩٨٧ ، ص ١١٦ .
- ٢٦- نفس المصدر .
- ٢٧- نفس المصدر ، ١١٨ .
- ٢٨- Pearson, M.N., "The New Cambridge History of India: The Pro-  
tuguese in India. "Cambridge, 1987 PP, 49-50.
- ٢٩- Carmelites, Op. Cit. 102
- ٣٠- Pearson, Op. Cit., P. 39
- ٣١- Correia - Afonso, J., Indo-Portuguese History, Sources and Prob-  
lems., ed., Oxford Univ. Press.Bombay. 1981, P.101.
- ٣٢- Pearson. Op. Cit., PP. 38-9
- ٣٣- Correia - Afonse, OP. Cit. P. 101.
- ٣٤- انظر ايضا : د . عبدالامير امين . مصدر سابق ذكره . ص ٢٨٢ .  
Carmelites, OP. Cit. P. 102
- ٣٥- Van Leur, "Indonesian Trade and Society" (The Hague-1955).
- Brudel, F. "The Mediterranean World in the Age of Philip, Trans.  
reprinted, London-1985. Steensgard, Niels, "The Asian Trade Re-

- volution of the 17th Century (London-1984).
- Brudel, Op. Cit See chapter III : The Pepper trade. -٣٦
- Boxer, C.R. Portuguese Conquest and Commerce in South Asia. -٣٧  
London 1985. pp. 415-22.
- Steensgard p. 103 خوري ، الوثيقة ص ١٣٧ . انظر ايضا
- ٣٩ نفس المصدر ، ص ٣٧ .
- Brudei, Op.Cit., see chapter III : The Pepper Trade -٤٠
- Keyvani, M "The Iranian Caravansarais during the Safavid period, -٤١  
"Ph.D Thesis- University of London-1981 P.74
- ٤٢ ابراهيم خوري : توسع الدولة العثمانية في الخليج العربي ، مجلة الوثيقة  
الصادرة عن مركز الوثائق التاريخية بدولة البحرين ، العدد الخامس عشر  
١٩٨٩ م . ص ٣٧ .
- Brudel, Op. Cit., -٤٣
- Carmelite, Op.Cit. P. 1040 -٤٤
- Ibid, P. 267. -٤٥
- ٤٦ د . خالد الخليفة : دور العرب في مركز سورات التجاري في القرن الثامن عشر ،  
دراسة مقدمة للندوة الثالثة بقسم التاريخ بكلية الآداب بجامعة القاهرة  
المنعقدة في الفترة من ٣ - ٥ أبريل ١٩٨٩ م . ص ٧ .
- K.K. Alkhalifa, "Conflict and Commerce : The English East India -٤٧  
Company Factories in the Gulf, 1700-1747, "(University of Essex,  
1988) P.36
- Kriedte, Peter, "Peasants, Landlords and Merchant Capitalists : -٤٨  
Europe in the World Economy, 1500-1800 (London-1983) P44.